Comisión de
Legislación del Trabajo
Carpeta Nº 1460 de 2016, S/C y
Carpeta Nº 3170 de 2018

Versión Taquigráfica N° 1725 de
2018

DÍA DEL TRABAJADOR PORTUARIO

Se declara el 21 de julio de cada año

SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES (SUNTMA) MERCANTE

ASOCIACIÓN DE OBREROS Y EMPLEADOS DE ARQUITECTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (AODAMTOP)

DÍA DEL TRABAJADOR Y TRABAJADORA DEL COMERCIO Y SERVICIOS

Se declara el 21 de junio de cada año

CENTRO UNIÓN OBREROS PAPELEROS Y CELULOSA (CUOPYC) Y COOPERATIVA TEXTIL PUERTO SAUCE

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 1° de agosto de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Fernando Amado.

MIEMBROS: Señoras y señores Representantes Gerardo Amarilla, Claudia De los Santos, Gerardo Núñez y Luis Puig.

ASISTEN: Señoras y señores Representantes Nibia Reisch, Edmundo Roselli y Mercedes Santalla.

INVITADOS: Señora Representante Nacional Gabriela Barreiro.

Por el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) Mercante, Mauro Rivero, Ernesto Martínez, Pablo Poloni y Daniel Casas.

Por la Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura del MTOP (AODAMTOP), Iris Fregossi, Mónica Gallegos, Jorge García, Jorge Figueiras, Luis Francisco y Gerardo Alonso.

Por la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicios (FUECYS), Miguel Eredia, Secretario General; Abigail Puig, Secretaria de Organización e integrante del Secretariado Ejecutivo del PIT CNT; Jorge Peloche, Secretario de Finanzas; Ana Urtiaga, responsable del Departamento de Empleo; Erika Hernández, Secretaria de Género, Equidad y Diversidad, y Lorena Bossi, Secretaria de Desarrollo Social.

Por la Cooperativa Textil Puerto Sauce, Adriana Muñiz, Sandra Carro y Silvana Montiel; por el Centro Unión Obreros Papeleros y Celulosa (CUOPYC), Marcelo Olaverry y Marcelo Laport; y por la Federación de Obreros, Papeleros y Cartoneros del Uruguay (FOPCU), Marcelo Mazza.

SECRETARIO: Señor Francisco J. Ortiz.

PROSECRETARIO: Señor José Pedro Fasanello.

SEÑOR PRESIDENTE (Fernando Amado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Asiste la señora representante Gabriela Barreiro)

Es un gusto par nosotros recibir a la representante nacional Gabriela Barreiro, delegada de sector pero, en este caso, invitada especial para desarrollar su proyecto de ley vinculado al Día del Trabajador Rural.

Tiene la palabra la señora diputada Gabriela Barreiro.

SEÑORA BARREIRO (Gabriela).- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión por la celeridad en el tratamiento de este proyecto de ley.

Fui convocada en la sesión pasada, pero lamentablemente no pude concurrir. Agradezco realmente la urgencia que le han dado a este tema, que fue presentado en el año 2016 en el marco de la primera ley de puertos, donde se crea la Administración Nacional de Puertos. El 21 de julio es el Día del Trabajador Portuario y ese día ha sido histórico -cumplió 100 años- cuando realmente el trabajador portuario es un trabajador público.

Como ustedes saben, en el año 1992, a raíz de la ley de puertos, el puerto no sólo tiene trabajadores públicos, sino que toda la parte operativa se realiza con empresas privadas, o sea, por parte de trabajadores privados. Durante un proceso largo el sindicato, aquel viejo ANPE, se logró transformar en el Supra, que avala todo lo que tiene que ver con los trabajadores, tanto públicos como privados.

Brevemente, quería decir que este proyecto de ley en realidad lo que está haciendo es darle marco de ley a una reivindicación histórica que se ha logrado por negociación colectiva.

Recién en el año 2013 los trabajadores logran que el día 21 de julio se reconozca como un feriado pago, siendo que los trabajadores públicos lo teníamos desde tiempo atrás. Todo esto se logró con la lucha de los trabajadores agremiados en el sindicato. Lo que queremos por medio de la ley es afianzar estas conquistas que se han logrado con negociación colectiva y con lucha.

Digo esto porque es parte de la negociación colectiva, pero también sabemos que en este país durante mucho tiempo no la hubo y transformar el proyecto en ley es, en definitiva, afianzar un derecho que han ganado los trabajadores.

Participé en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración cuando vinieron representantes de la Administración Nacional de Puertos y estuvieron de acuerdo con este proyecto de ley. Luego, se hizo una consulta al CENNAVE que consta en la versión taquigráfica, donde ellos hacen una serie de apreciaciones que, si bien este no es el ámbito, no comparto, como cuando dijeron que esto es parte de una negociación colectiva y, por lo tanto, no debe transformarse en ley en un país en el que vivimos una etapa en que no existió la negociación colectiva.

Hace unos días participé de la conmemoración de los 102 años de la Administración Nacional de Puertos -en el marco de los 100 años el Parlamento les hizo un homenaje por el centenario de promulgada la ley de puertos- por lo que me parecía de orden presentar este proyecto.

Agradezco la posibilidad que me han brindado de presentar mi iniciativa y quedo a las órdenes para cualquier consulta.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- En función del planteamiento realizado por la señora diputada Barreiro y reconocer durante su exposición los procedimientos que se habían realizado anteriormente, habiendo consultado a las distintas partes involucradas en la temática, solicitamos que se pase a considerar este proyecto de ley.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Generalmente, cuando se presentan estos proyectos también se cita a las partes interesadas, en todo caso a los sindicatos, para que también brinden su opinión, y a la patronal, que es la Administración Nacional de Puertos y cámaras de empresas portuarias, si es que existen. De todos modos, siempre se cita a todas las partes para escuchar todas las campanas que se van a ver impactadas por esta resolución.

Entonces, sería de orden citar, por lo menos, al sindicato de la Administración Nacional de Puertos. La Comisión escucha siempre a todas las partes.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- Lo planteaba en el sentido que mencionó la señora diputada Barreiro. Desde mi punto de vista, las partes ya se habían expresado en algunos casos en forma favorable y en otros, fue consolidado mediante negociación colectiva. Por lo tanto, ameritaba en este caso el tratamiento como ley. La intención no era apresurar ningún proceso, pero como ya se había recorrido ese camino en instancias parlamentarias previas nos parecía que era de recibo no reproducir las mismas instancias que se habían realizado con anterioridad.

SEÑORA BARREIRO (Gabriela).- Por supuesto que comparto lo que planteaba el señor diputado Amarilla.

Creo que el trabajo parlamentario, justamente, se basa también en escuchar a todas las partes. El tema es que para el tratamiento de este proyecto de ley, que entró a comisión en 2016, a los 100 años de la primera ley de puertos, fueron convocadas las partes -Administración Nacional de Puertos y al CENNAVE se le envió una carta que consta en la versión taquigráfica- a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

Por supuesto que no se convocó al gremio en esta oportunidad, porque justamente el gremio es el que lo ha solicitado por negociación colectiva, es decir que es el que está más de acuerdo con este proyecto de ley.

Nosotros solicitamos el pase a esta Comisión porque, justamente, entendimos que el proyecto podía ser votado con más rapidez en esta Asesora y no en la de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que tenía una gran cantidad de proyectos y este no iba a ser prioritario. Por eso pedimos el pasaje del proyecto a la Comisión de Legislación del Trabajo, sabiendo que hemos recorrido un camino anterior que tiene que ver con lo planteado por el señor diputado Amarilla, que yo comparto.

SEÑOR PUIG (Luis).- En realidad, a esta Comisión se han derivado varios proyectos que vienen de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que han desarrollado un proceso de consultas convocando a las distintas partes. Creo que el procedimiento, en este caso, en la medida en que

claramente el Supra ha manifestado, lo ha planteado en negociación colectiva y en numerosas oportunidades, y donde se ha convocado a la Administración Nacional de Puertos a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración y al Centro de Navegación, que envió una nota, por lo menos nosotros estaríamos en condiciones de votarlo. Salvo que se entendiera que habría que reiniciar ese proceso, nosotros estaríamos en condiciones de votarlo, pero nos avenimos a lo que se considere más conveniente.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Sé que aparentemente se han hecho manifestaciones por parte de los distintos actores en otros ámbitos, pero somos nosotros, es esta Comisión, la que va a legislar o a aconsejar al Parlamento que lo haga. Creo que también sería bueno por una cuestión de procedimiento para el resto de los proyectos, porque hay varios en este sentido del día del trabajador de tal o cual actividad y sería positivo generar un procedimiento de estilo. De alguna manera, me parece que habría que convocar a los principales involucrados. Tal vez vengan, quizás no, pero marcamos una fecha y en todo caso, decidimos, pero hay que darnos la oportunidad, antes de pasarlo al Plenario, de decir que escuchamos las opiniones y resolvimos en función de eso y no que nos dijeron o que recogimos las manifestaciones desde otros ámbitos.

Creo que habría que dejarlo establecido para el resto de las propuestas que hay en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que lo que podemos hacer es citar a esas delegaciones para la sesión siguiente, a los efectos de darle celeridad y poder cumplir con esa formalidad de escuchar a las partes y, después, votarlo.

SEÑORA DE LOS SANTOS (Claudia).- Agradecemos a la señora diputada Barreiro por su explicación.

Estoy de acuerdo con que se cite a las partes, sobre todo teniendo la opinión que da el Centro de Navegación al sindicato. Aunque sabemos que están de acuerdo y que fueron los que impulsaron esta propuesta, conocer por ellos mismos la opinión que tienen del Centro de Navegación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la señora diputada Barreiro que haya concurrido a desarrollar su proyecto y la mantendremos informada de los avances.

SEÑORA BARREIRO (Gabriela).- El agradecimiento es mío y quedo a la orden para lo que sea necesario.

SEÑOR PUIG (Luis).- Quiero solicitar que se realicen las invitaciones a todos los actores para el mismo día, porque nuestra intención, dando la posibilidad de que se expresen las partes, es poder aprobar el proyecto y se dificulta para que la otra semana haya Comisión de Legislación del Trabajo.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo; lo haremos así, entonces.

(Se retira de Sala la señora representante Barreiro)

(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines -Suntma-Mercante)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación del Suntma Mercante, integrada por los señores Mauro Rivero, Ernesto Martínez, Pablo Poloni y Daniel Casas.

El señor diputado Núñez fue quien solicitó que fueran recibidos en este ámbito.

SEÑOR RIVERO (Mauro).- En primer lugar, quiero agradecerles por recibirnos.

Desde el momento en que nos comunicamos con el señor diputado Núñez siempre dijo que la Comisión estaba a disposición para recibirnos y eso para nosotros es muy importante.

Lo que venimos a plantear ya se ha manifestado en otras ocasiones a la Comisión, pero somos conscientes de que hay que insistir y que no es sólo una tarea de los trabajadores, sino que es de todos en conjunto. Por eso hoy venimos a contarles la realidad del sector de la marina mercante y el retroceso que se viene dando.

Hoy en día ya tenemos legislación a favor de los trabajadores, pero se viene dando que no podemos hacer aplicar las leyes a las multinacionales. En el tema del dragado, por ejemplo, hace años, desde 2013, que la Ley Nº 19.078 está vigente y se nos hace muy difícil hacerla cumplir. ¿Por qué? Porque la mayoría de las empresas contratan uno o dos uruguayos y la correlación de fuerzas que tienen los trabajadores es nula, porque hay quince trabajadores filipinos, daneses o belgas y se nos hace muy difícil lograr aplicar lo que dice la ley.

La ley es clara y específica, y sé que la mayoría de ustedes la conocen. Refiere a que el 90% de la tripulación debe de ser uruguaya y de los quince meses de la obra. Si tiene más de ese tiempo, debe embanderar con bandera nacional; si tiene menos, no es necesario que embandere. El problema es que acá, hace no menos de diez años que viene trabajando una empresa de dragas chinas y cada menos de quince meses saca los barcos y los manda a Brasil. De allí manda otros para acá y así sigue durante más de una década. No embandera, no contrata el 90% de tripulación uruguaya, nos hace trampa, nadie hace nada al respecto y se lleva la plata de todos. Además, se debe tener en cuenta que es fundamental el dragado para el desarrollo del país.

Nosotros creemos que tiene que haber un cambio importante y obligar a las empresas multinacionales en las licitaciones a que, como dice la ley, haya negociación con el sindicato representativo de rama, que en la mayoría de los casos no la hay. De hecho, la misma ley afecta también el dragado del río Uruguay y Martín García en donde hoy en día la licitación de este último la ganó el consorcio Drescher y Ocáriz. Con más de tres dragas y distintas embarcaciones alternativas de apoyo contrataron a quince personas, o sea que más del triple son filipinos, alemanes o de otras nacionalidades.

La ley es precisa y clara, pero ellos no la cumplen y a nosotros se nos hace muy difícil hacerla cumplir.

En el caso puntual del dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo hay una cantidad más importante de uruguayos a bordo, pero igualmente faltaría fácil un 40%. Un 50% es tripulación uruguaya y un 50% china.

En el caso del río Uruguay, un 30% es tripulación uruguaya, un 30% argentina, y el restante es de la bandera de origen de la draga.

En el canal Martín García el 25% es de Uruguay, el 25% de Argentina y el otro 50% es de la bandera o del personal de confianza de la empresa.

SEÑOR MARTÍNEZ (Ernesto).- Voy a hacer un relato chiquito de cuándo se descalabró todo el tema marítimo.

Era una actividad regulada, con participación organizada de los trabajadores y con negociaciones con la empresa, en este caso una: Montemar. En la década del noventa, más concretamente en el año 1994, cuando comparecimos en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas -está en la versión taquigráfica y en la grabación-, se nos impuso por la vía de los hechos un barco que era granelero, que fue cortado a la mitad y que le agregaron unos cuantos metros, transformándolo en un portacontenedores, al que le dieron salida del Puerto de Hamburgo y permiso para navegar con todo el sistema de salvamento fuera de servicio. Ya vino en condiciones de riesgo muy grande para la tripulación. Aunque en forma técnica no estamos habilitados a opinar, cuando está en juego la vida nuestra -estoy repitiendo textual lo que está en la versión taquigráfica- vamos a venir acá y a cualquier tribuna del mundo.

Por la vía de los hechos se eliminaron dos leyes: la Ley de Reserva de Cargas y la Ley de Fondo y Fomento de la Marina Mercante. Si no tienen idea, les cuento cortito. La Ley de Fondo y Fomento de la Marina Mercante implica que cuando un armador trae un barco, y a todos los efectos es considerado una importación, el valor correspondiente al 5% debe ser depositado en una cuenta en el Banco de la República. A su vez, el Estado uruguayo deposita la misma cantidad, formando el Fondo de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante. Esa ley fue eliminada. Por lo tanto, los dineros que estaban en la cuenta fueron liberados y los armadores que tenían plata ahí se la llevaron.

La Ley de Reserva de Cargas, que implicaba la seguridad de cierto porcentaje de carga en los fletes con bandera uruguaya, fue eliminada. Por lo tanto, no había incentivo para mantener la bandera uruguaya. Se llevaron los dos únicos buques que estaban en actividad en ultramar: el Uruguay Express y el Paraguay Express. Ahí fue la muerte; la crónica de una muerte anunciada. Eso está todo en la versión taquigráfica de la

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, donde comparecimos más de una vez. Estábamos trabajando en el desarrollo de la ley de embanderamiento. En más de una ocasión manifestamos que se estaba pateando el tablero y nadie sabía cómo se iban a organizar las piezas de nuevo. Por supuesto que todo lo que ha pasado a partir de ese momento fue en contra de los intereses de los trabajadores marinos uruguayos. Se conforma una situación muy injusta.

Nosotros tenemos como competidores desleales a los retirados de las marinas de guerra. Ellos se jubilan a una edad temprana y reciben como premio las libretas y los títulos internacionales y vienen a trabajar a la actividad civil. Ya estamos jugando desparejo, porque ellos suman su jubilación a lo que ganan, entonces, no les importa cuánto es el monto. Tampoco se fijan mucho en qué condiciones embarcan. Por lo tanto, nosotros estamos perdiendo condiciones de trabajo que estaban muy bien reguladas, porque quienes vigilan el cumplimiento de las leyes laborales son los trabajadores organizados. Eso ustedes lo saben; es una regla de oro: por más que se legisle, si no hay trabajadores organizados vigilando, se pierden todos los derechos.

Voy a puntualizar una actividad que nos exime de mayores comentarios. Un empresario uruguayo que tiene capitales extranjeros como socio en la actividad de bandera paraguaya registra la importación de un ferry para operar entre Juan Lacaze y Buenos Aires. Esto tiene connotaciones que van de la mano con la formación del Mercosur y alguna cosita que no fue aclarada en las actas de Fox de Iguazú. El empresario -esto es público-, en una entrevista que tuvimos en Radio Colonia, asume toda la situación; nos exime de cualquier tipo de denuncias. Él asume que fue autorizado, pero como el puerto de Juan Lacaze no está operativo, se compromete a hacer una inversión que va desde US$ 300.000 en lo inmediato a US$ 1.000.000, con el fin de ponerlo operativo. Mientras tanto pide que lo dejen operar en el puerto de Colonia. Estamos hablando de una actividad de carga en un territorio uruguayo, desde territorio uruguayo y de un negocio uruguayo con bandera paraguaya.

¿Dónde nosotros registramos que con bandera paraguaya en estos momentos se esté trabajando con cédula de identidad cuando a nosotros nos exigen títulos que van desde bombero, cuidado médico, control de multitudes; todos los títulos que se puedan imaginar? La nuestra es una actividad que exige titulación internacional, como si fuéramos ingenieros. Lo tienen que tener claro. Se le suma un carné de salud -y lo estamos denunciando- de $ 15.000, cuando Salud Pública lo da gratis. Exigir un carné de salud de $ 15.000 para gente desembarcada es mandarla al muere. Yo quiero ser lo más gráfico posible. Un tipo que está embarcado tiene un ingreso aproximadamente de $ 50.000 en la mano. Es bastante $ 15.000, porque con lo que gana llega a fin de mes llevando una vida decorosa. Arriba le suma $ 15.000 para irse embarcado. ¡Si no tiene un peso! ¡$ 15.000 quieren cobrar! De lo contario le dicen que no puede trabajar más. Nosotros tenemos que parar eso, porque no solo es una injusticia sino un absurdo, una agresividad tremenda con el trabajador. Y creo que ese tema es para este ámbito porque hay otros que son más para la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

En el año 2013 se modificó la legislación y se anuló la Ley Nº 18.881, que versa sobre las tripulaciones y porcentajes, y pasamos a registrar la Nº 19.078. Yo me declaro inseguro al respecto, es decir, si se legisló algo sustituyendo la Nº 19.078, en la cual en un solo artículo -el 104- se sustituye la Nº 18.881 y dice que, aún manteniendo la bandera de origen en obras nacionales o binacionales, se deberá respetar el 90% de la oficialidad de los subalternos uruguayos, inclusive acogiéndose a una licitación corta de quince meses con opción a prórroga de tres meses que le permite mantener el pabellón de origen. Nosotros, ingresando a trabajar en esas condiciones aportamos al ámbito uruguayo, de acuerdo con las leyes uruguayas. Eso para nosotros implica una pérdida de soberanía: así venga por un día, tienen que aportar al pabellón nacional.

Nosotros decimos que más de las dos terceras partes del territorio -el término "territorio" está mal utilizado; debería decirse "superficie"- del Uruguay es agua y nosotros tenemos una entrega de soberanía brutal. Cuando vamos a capturar un pesquero brasilero que está pescando ilegal en aguas jurisdiccionales uruguayas, utilizamos un barco de la Armada, cuya operativa sale más cara que el costo del pesquero brasilero. Tenemos un mar que no está vigilado, que no está explotado. Decir tierra es fácil, porque uno coloca un productor rural contra la frontera y está ejerciendo soberanía. Nosotros no estamos ejerciendo soberanía porque no trabajamos; no tenemos un solo barco en ultramar; no tenemos cabotaje.

Tengo un libro argentino de logística que refiere peligrosamente a bajar los costos del flete marítimo entregando, por ejemplo, flanco de tripulantes. Estoy hablando de conquistas, como el salario. Y hay

trabajadores que están de acuerdo; se harán responsable ellos; tendrán que hablar con los sindicatos argentinos. Ellos sí tienen posibilidad de tener una flota mercante; de hecho, la tienen.

Recuerdo los grupos de trabajo, sobre todo en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuando el ministro era Wilson Elso Goñi, y el director Nacional de la Marina Mercante era Walter Pérez y el abogado González representaba al Gobierno. A nosotros nos llamaba la atención que una multinacional se instalara en un apartamento chiquito en el centro, con kitchenette, un fax, una computadora y una secretaria de dieciocho años y cuando quería se iba y nos dejaba un agujero negro. ¿A qué me estoy refiriendo? En la legislatura pasada vimos con preocupación cómo se buscaban capitales para un puerto de aguas profundas. Eso quedó trancado. Nadie quiere poner plata en una actividad que tiene un riesgo muy grande. Ahora se determinaron licitaciones para el dragado a 14 metros del canal de acceso. Si uno hace el canal de acceso tiene que bajar el puerto a 14 metros, para hacerlo lógico. ¿Al servicio de quién está esa profundidad de 14 metros si nosotros no tenemos barcos? ¿De las multinacionales del transporte marítimos! Hablamos de cuatro o cinco empresas que son las que tienen más del 80% de las cargas a nivel nacional, entre ellas Hamburg Sud, Maersk y algunas chinas. Esas compañías son las que determinan cuál es el negocio. Y van a venir con los nuevos barcos de 14 metros de profundidad de calado si hay dragado de 14 metros. De lo contrario no vienen. Uruguay pretende captar esos fletes.

La inversión pública que se hace, el ciclo de recuperación de capital invertido, ¿cómo se obtiene? Se obtiene con los servicios portuarios que contratan los fletes internacionales. Nosotros aseguramos la recuperación de una inversión pública cuando la decisión de utilizar el puerto a 14 metros, que está en manos de dos o tres empresas… Y digo de tres porque no son más las que van a acceder a los Tiple E, que los empezaron a construir en el 2005, que son monstruos de 20.000 contenedores. Estamos hablando de un cambio siempre de la década de los noventa; se pasó de 1.300 contenedores a 20.000 contenedores. ¿Ustedes se imaginan eso? ¿Un barco de 400 metros de largo? Estoy haciendo un esfuerzo para no usar términos marinos y que me entiendan todos.

Más del 90% de los uruguayos -lo digo sin mala intención- son ignorantes en lo que respecta a nuestra actividad. Inclusive, en otras participaciones anteriores -lo digo con honestidad- hemos recibido comentarios de parte de algunos diputados, muchachos, que dicen que no saben nada. Hay comisiones que se votan al principio de la legislatura y nunca funcionan.

Nosotros vamos a dividir en dos la participación de hoy: una tiene que ver con medidas concretas, pero rápidas, que son en el marco de la Ley Nº 19.078, referida a la protección del trabajo del Uruguay. Eso implica que se muevan hacia el trabajo inmediato. En otra actividad eso no es mucho, pero en la nuestra mueve todo y nos coloca en posibilidad de hacer un llamado abierto para que los marinos uruguayos se arrimen al Suntma.

Hay medidas que son inmediatas, porque de lo contrario nos estamos riendo en la cara de los compañeros que están esperando un ingreso para paliar la situación que están viviendo.

La otra solución es de largo aliento e implica la instalación de una comisión multidisciplinaria en la que participe todo el mundo; los empresarios también. Recuerdo las últimas palabras de un empresario uruguayo, el señor Ambrosio, que giraba en el rubro cabotaje y que tenía tres barcos. En una conferencia realizada en el Anexo del Palacio Legislativo, dijo: "Me están obligando a sacar el pabellón uruguayo". Y dicho y hecho. Se sacó el pabellón uruguayo y se llevó el barco. ¿Dónde estará? Con bandera paraguaya… no tengo idea. Nosotros no estamos trabajando con él y acá teníamos tres tripulaciones.

Entonces, ¿qué estamos haciendo nosotros para favorecer la actividad? Yo les recuerdo una cosa, en la historia no hubo Estado ni Corona con marinas mercantes sin participación directa. Si se lavan las manos la Corona o los Gobiernos… Nosotros no tenemos capital; los trabajadores no tenemos capital. Y nadie va a venir con un regalo, con una herramienta de decenas de millones de dólares, que es lo que cuesta un barco cero kilómetro -nosotros le decimos de treinta-, salido de los talleres. Hoy eso es una fortuna y no hay empresario uruguayo que tenga ese dinero.

Entonces, si vamos a hacer un puerto al servicio de las multinacionales, llamémoslas y preguntémosle qué van a dar para el pabellón uruguayo. No estamos pidiendo ser los dueños del Río de la Plata y de la salida al océano Atlántico, sino que decimos que un porcentaje mínimo debe estar al servicio del trabajo de los

marinos uruguayos, pues de esa manera defenderíamos la soberanía y generaríamos siete puestos de trabajo por cada marino arriba del buque.

Más allá de los partidos, debemos ser conscientes de que es necesaria una política de Estado, que no ha demostrado tener ningún Gobierno. Recuerdo que en la década de los noventa se habló de un Ministerio del Mar, pero no existió. Lo único que lo sustituyó fue la compra del Uruguay Natural, que participó en todas las regatas internacionales y salió último; su mástil está en el puerto del Buceo.

¡Vamos a sincerarnos! Esto no es por el voto, sino por la soberanía, más allá de los partidos políticos. ¿Tenemos una política de desarrollo portuario y marítimo? ¡No! La política que se aplica es de desarrollo portuario; de marítimo, solo el dragado, y nada más. El Estado uruguayo, y todos los Gobiernos, han demostrado que no quieren ser armadores. No quieren meter mano en algo que parece que quema

Y todo lo que tiene que ver con el Estado y con la identificación de su pueblo como nación implica ponerse los pantalones y las polleras, cueste lo que cueste.

Hemos visto cómo se financian las bancarrotas de la banca y de empresas de aviación, y nosotros queremos ver qué se hace con los marinos mercantes. ¡Hasta ahora, nada! Todo lo que se ha hecho ha sido en contra de la marina mercante.

Los aportes de los compañeros portuarios serán valiosísimos. Nuestro objetivo es que exista un ámbito con voluntad política para trabajar y crear una comisión integrada por compañeros del Suntma, del Centro de Maquinistas Navales y con las empresas que alguna vez tuvieron algún barco, para que aporten lo suyo. Reitero que debe ser un ámbito con voluntad política, y para demostrar que realmente es así, queremos ver lo que hay que hacer en forma inmediata, porque la gente come hoy, no mañana. Necesitamos que se mueva la Ley N° 19.078; tal vez se haya legislado algo y los trabajadores no lo sabemos, pero vivimos las consecuencias en la cancha.

Yo no quiero robarles el tiempo, pero hay muchos más detalles de lo que se vive a bordo. Los trabajadores no pueden dormir tres horas y media, por más que haya complicidad o ignorancia en la firma de un convenio, se deben respetar las seis horas continuas de sueño.

Hay disposiciones de la Organización Mundial de la Salud y de la Organización Internacional del Trabajo que establecen que los trabajadores deben dormir seis horas de corrido. Hay convenios que implican seis por seis, pero ningún tramo de seis horas de descanso permite dormir más de tres horas y media.

¿Cuáles son las consecuencias de esta situación? Fatiga mental y accidentes laborales. Por supuesto, a los veinticinco años de edad eso puede ser una anécdota de la vida laboral, pero a los sesenta años es una condena. Es más, ningún accidente es pequeño, porque arriba de los barcos todos los accidentes son graves.

Hay mucho campo por hacer en lo laboral marítimo y en las disposiciones generales de transporte marítimo. Debe haber seriedad de parte de los legisladores.

Nosotros no estamos reclamando plata. Se escucha: "El Estado no tiene plata, hay prioridades", pero sería bueno que exista un ámbito para que llame a las multinacionales y se les diga: "Tenemos un puerto que está a disposición de ustedes, con logística -etcétera-, pero queremos saber cuántas unidades pondrán con bandera uruguaya". Una sola para nosotros implica soberanía, pero ni siquiera se ha hecho eso.

Ya vienen las nuevas generaciones del 2005 con tres Triple E) y dos en plano, que implican veinte mil contenedores arriba.

Volviendo al paraguayo -reitero que se trató de una entrevista en una radio coloniense; a confesión de parte relevo de pruebas-, él tiene autorizado el servicio de Juan Lacaze a Buenos Aires. ¿Y nosotros? ¿Nos han dicho algo como trabajadores organizados que somos? ¡Nada!

Eso sale de una firma, de las actas de Foz do Iguaçu, relativo al Subgrupo N° 6, de transporte marítimo. Estamos de acuerdo con que se le dé a Paraguay el muelle N° 7 para su salida al mar, pero detrás de esto vemos que eso es tierra de nadie, porque ahora hacen lo que quieren.

En el muelle N° 7 atraca un barco, al lado otro y otro más; atracan hasta cuatro buques. Es decir, se ha multiplicado por cuatro la operativa de un solo muelle. Después vemos cómo trabajan con paraguayos a bordo, con la cédula de identidad.

SEÑOR POLONI (Pablo).- Disculpen la tardanza, vengo del interior del país.

Me voy a referir a la problemática de Nueva Palmira con relación al trabajo, que se está yendo por la mano de obra y los remolcadores paraguayos que allí están. Es vergonzoso ver cómo manejan, hacen y deshacen lo que quieren en el río Uruguay, en nuestra soberanía, con relación a la entrada y el movimiento de las barcazas. No tienen ninguna obligación de estar embanderados con nuestra bandera uruguaya. Esto lo vemos día a día; estamos peleando por nuestras fuentes laborales, pero es vergonzoso ver todos los días que en Nueva Palmira sobra trabajo para los remolcadores paraguayos.

Otro tema bastante complicado tiene que ver con la Corporación Navíos, que es una terminal portuaria con remolcadores. Desde hace cinco años estamos peleando en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pues se han omitido muchos temas. Por ejemplo, esta empresa tiene remolcadores propios, y ochenta y siete personas trabajando con libreta marítima.

Ha sido bastante complicado hacerle entender al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social qué es esta corporación, que la mayoría del movimiento de la mercadería lo hace en forma marítima y no terrestre, como ellos afirman. Por eso estamos en este ámbito, transmitiendo nuestra realidad.

Cuando uno conversa con la gente, se habla del espejo de agua de la Corporación Navíos y no del río Uruguay. ¡Es una locura! Se trabaja en el río Uruguay y se habla del espejo de agua de la Corporación Navíos. Es decir, el río Uruguay se puede vender. Esto me parece totalmente absurdo; no sé si son viejas concesiones de otros momentos, pero ciertamente es lamentable lo que a veces vemos y sentimos.

Mucha gente está de espaldas al río, que es donde está el trabajo, y por eso estamos acá, reitero, para transmitir nuestra realidad, lo que vemos día a día.

SEÑOR RIVERO (Mauro).- Quiero referirme a la fatiga laboral.

Hoy estamos respaldados por la Disposición N° 164, de la OMI, que es bien clara y precisa. Allí se establece que los trabajadores que permanezcan a bordo durante veinticuatro horas deben descansar diez horas. Y en caso de que estén siete días a bordo, deben descasar, como mínimo, setenta y siete horas.

Sin embargo, tenemos un caso puntual con Buquebus, que ha sido considerado en esta Comisión.

Se trata de una empresa que desde 1983, desde la última vez que tuvo personal sindicalizado -hoy hay muy poco personal sindicalizado-, siembre hubo represión sindical.

Además, la empresa se favorece con esa situación obligando a los trabajadores a no respetar dichas disposiciones y a trabajar mucho más; ellos no tienen camarotes ni dónde dormir. Tenemos pruebas gráficas que muestran que comen en el piso porque no pueden hacerlo junto a los pasajeros.

También hay problemas de salud laboral por los escapes de los autos. No se hace nada, es muy difícil, porque en Buquebus opera un sindicato amarillo que maneja la empresa. Inclusive, han tenido diferencias con ellos porque la empresa no los respeta.

Se ha hecho muy difícil que los trabajadores sean respetados en esas embarcaciones. Sabemos que la empresa pretende tener su terminal portuaria de pasajeros, con un centro comercial y tal vez alguna otra cosa más.

Nosotros queremos que se escuche la opinión de los trabajadores con respecto a esa empresa que desde hace más de treinta años perjudica a los trabajadores. Ahora va a solicitar ayuda al Gobierno para obtener esas concesiones.

Hay que tener en cuenta que desde hace años los trabajadores perdemos en Buquebus y que no se ha hecho nada, que se ha vuelto muy difícil lograr algo.

En cuanto a lo dicho por el compañero Polini respecto a la Corporación Navíos, que es un puerto privado, hay que aclarar que esta empresa tiene a casi todos sus trabajadores con libreta de embarque -tiene ochenta libretas de embarque-, pero solo precisa quince trabajadores para las embarcaciones. ¿Qué es lo que sucede? Que los va rotando, y a quien trabaja a bordo, luego lo envían a cortar pasto con una bordeadora. Es más, en vez de aportar en el grupo que corresponde, transporte marítimo, aporta como trabajador portuario, donde los laudos son más bajos.

Tampoco reconoce al sindicato de los trabajadores marítimos, sino al sindicato de los trabajadores portuarios. Y en todo ese proceso de más de cinco años los trabajadores de Nueva Palmira no son reconocidos como marinos, sino como portuarios, lo que implica que un día estén en el remolcador y otro, manejando un tractor. Así todos los días, cambiando de tareas, con la empresa haciendo lo que quiere con los trabajadores y no respetando sus laudos ni su organización.

Uno podría preguntarse por qué recién ahora venimos a plantear esto, pero lo cierto es que hace cinco años que estamos con esto; se ha ido a la Inspección General del Trabajo, se pasó por el Ministerio y se llegó a un montón de lugares, pero no se ha podido corroborar que la empresa tiene embarcaciones.

La empresa está mintiendo a diestra y siniestra, y esto lo reconocieron en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. De todas formas, no se puede hacer nada

¿Qué les dejan a los trabajadores? ¿La posibilidad de un conflicto? ¡Es lo único que queda! La mayoría de los trabajadores está afiliada al sindicato portuario, Supra, y reitero que esa es la única posibilidad que le dan. Creemos que no es necesario llegar a tomar esas medidas, porque esto se puede solucionar antes, que solo hace falta un poco de voluntad política y que se conozcan los temas, porque muchas veces se desconocen.

En cuanto al tratado de 1992, que fue ratificado por Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay, contiene catorce disposiciones. Uruguay las aprobó todas, Argentina ninguna, Brasil aprobó trece, Bolivia trece y Paraguay dos.

¿Qué significa esto? Voy a dar un ejemplo. Si los barcos paraguayos ingresan a aguas uruguayas, no precisan un práctico pues puede entrar con sus patrones o capitanes. ¿Qué pasa si un barco uruguayo intenta ingresar en Paraguay o Argentina sin práctico? No puede hacerlo, porque no aprobaron esas disposiciones.

Estamos en desigualdad de condiciones: nosotros aprobamos todos y ellos nada. Reitero que Argentina no aprobó nada y Paraguay solo dos, los que les convenía.

Estos son puntos a rever.

Hoy el puerto de Nueva Palmira es paraguayo, allí trabajan solo ellos. El mes pasado hubo un paro y, por consiguiente, los remolcadores uruguayos no trabajaron, pero los remolcadores paraguayos hicieron de cabotaje nacional. Ahí estaban ellos para hacer lo que no hicimos nosotros en un paro general del PIT- CNT. Reitero que los trabajadores paraguayos hicieron la tarea que no realizaron los trabajadores uruguayos.

Se denuncia en Prefectura y en todos lados, y nunca pasa nada.

Es más, el traspaso de mercadería se hace en Nueva Palmira, y los viajes de Nueva Palmira a Montevideo deberían hacerse a través de empresas uruguayas, con marinos uruguayos. La hidrovía no es hasta el Puerto de Montevideo, sino hasta el puerto de Nueva Palmira.

Otro punto importante para considerar es el transporte fluvial porque si no, también se van a querer adueñar del río Uruguay.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Agradezco la presencia de los trabajadores. Considero que es muy importante el tema que plantean.

De alguna manera esto viene a subrayar una temática que se está dando en varias áreas de la actividad productiva nacional: la pérdida de las fuentes de trabajo. Tal vez sea algo global; es cierto que hay una transformación en las formas de empleo, pero solo del 2016 al 2017 hemos asistido a una pérdida neta de 8.800 puestos de trabajo en el país.

Se han perdido muchos más, 21.000, aunque hay una compensación de 12.000 puestos en la construcción y en la actividad pública, pero lo cierto es que 8.000 puestos de trabajo desparecieron en un año. Esto es algo que nos preocupa.

Creo en la libre navegabilidad de los ríos y soy un férreo defensor del tratado de 1992, sobre la hidrovía, porque está anclado en las Instrucciones de 1813, que fue lo que en su momento planteó Artigas, es decir, la libre navegabilidad de los ríos cuando España y Buenos Aires querían perjudicar a las provincias sin salida al mar.

Es importante la libre navegabilidad, pero en las condiciones y el compromiso de todos de mantener esos catorce acuerdos firmados, con la ratificación de todos los países. De lo contrario, no hay un juego claro y transparente de las partes.

También es importante el trabajo portuario y la apertura al mundo. Uruguay debe aprovechar lo que siempre tuvo, es decir, un puerto natural, que fue la diferencia histórica con Buenos Aires y el motivo por los cuales dicha ciudad siempre quiso generar condiciones que afectaran nuestra actividad comercial y portuaria. Evidentemente, también coincidió con que la soberanía del país está en los mares y que la superficie de Uruguay tenga más agua que tierra, que poco aprovechamos y utilizamos. Si hay algún tema estratégico, es el mar. Tuve la posibilidad de estar en el Canal de Panamá y realmente es impactante cómo ese país, con la posición que tiene y la situación que le tocó vivir a principios del siglo XX, a partir de la recuperación del Canal consiguió aprovechar al máximo su posición y el crecimiento de la actividad económica, productiva y comercial para su pueblo y sus trabajadores. ¡Ojalá Uruguay pueda aprovechar la posición geográfica que tiene, que es estratégica porque está en la puerta del mar y es una herramienta para los países de la hidrovía, no solamente para la actividad portuaria, sino para maximizar nuestra flota fluvial y marítima!

Creo que es muy importante lo que plantean los trabajadores y que, más allá de la titularidad del Poder Ejecutivo, me parece que sería bueno que esta Comisión promueva, tanto en esta área como en otras, algunas actividades para analizar de qué manera podemos, en el contexto global, no con medidas impuestas que pueden correr a la gente de nuestros puertos, sino con la negociación, la promoción y con un poco de ingenio, desarrollar la actividad portuaria, marítima y fluvial.

Por lo tanto, celebro la presencia de los trabajadores y hago un llamado a la Comisión para que podamos encarar junto con los trabajadores y con otros actores de la actividad la tarea de construcción de alguna estrategia para que, a partir de eso, el Gobierno pueda promover la actividad y el trabajo de los uruguayos.

SEÑOR NÚÑEZ FALLABRINO (Gerardo).- Agradezco la presencia de los trabajadores y agradezco la exposición que ha sido muy buena, fundamentada y con perspectiva histórica. No da para extenderse demasiado, porque lamentablemente esta situación ha sido planteada en varias oportunidades. Debe ser la cuarta o quinta vez en esta Legislatura que el sindicato viene a plantear las dificultades.

Creo que tenemos una tarea que podemos dividir en dos espacios de tiempo. Una, que es de carácter urgente, es abordar el cumplimiento de las leyes que tienen que ver con la tripulación y la normativa vinculada a la cantidad de trabajadores uruguayos que deberían estar a bordo de los barcos. Para eso, creo que es fundamental invitar a la Comisión al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Administración Nacional de Puertos, en el entendido de lo que se planteó en cuanto a algunas proyecciones y la repercusión que pueden tener o no en la generación de riquezas y puestos de trabajo para el país.

La otra tarea, que se haría en una segunda etapa y que me parece importante, es abordar -lo plantearon los trabajadores y lo señaló recién el señor diputado Amarilla- un debate de carácter estratégico sobre el desarrollo en esta área productiva. En ese sentido, los trabajadores han hecho un sinfín de aportes en conjunto con la Universidad de la República, teniendo en cuenta la perspectiva de la pesca desde una visión de carácter integral.

Creo que deberíamos colocar el asunto en ese abanico de prioridades y sería importante contar con la presencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la primera sesión de setiembre. Además, al mismo tiempo podemos comenzar a trabajar en foros, seminarios o en una instancia como la que hicimos con el sindicato del gas, en la que invitamos a todos los ministerios involucrados en la temática, a los trabajadores y a la empresa, y se pudieron abordar las distintas problemáticas desde una perspectiva global.

Por otra parte, voy a hacer una consulta. Cuando se hizo referencia a la habilitación de salud y al carné de salud, ¿quién exige el pago de los $ 15.000 que se mencionaron?

SEÑOR RIVERO (Mauro).- El carné de salud marítimo incluye estudios médicos que se puede hacer cualquier persona. El problema es que se piden demasiados estudios y eso implica un gasto de aproximadamente $ 15.000. El sindicato consiguió un beneficio con una mutualista para pagar menos y cuesta alrededor de $ 10.000, pero es un disparate pagar esa suma. Para revalidar cualquier certificado como el de timonel, que es el que se precisa para poder timonear un barco, es necesario tener el carné de salud. Para cualquier actividad el carné de salud cuesta $ 500, pero a nosotros nos cobran más, porque Prefectura exige todo tipo de estudios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Han quedado planteadas las propuestas de los colegas, que son recogidas por la Comisión y vamos a trabajar en ese sentido.

Agradecemos la presencia de la delegación una vez más en este ámbito, para plantear problemáticas de su trabajo.

SEÑOR RIVERO (Mauro).- También sería bueno citar a la CARP y a la CARU, que tienen mucho que ver con esta cuestión, porque son las Comisiones Administradoras del Río de la Plata y del río Uruguay.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- ¿Cuál es la institución que representa a las empresas o los armadores?

SEÑOR RIVERO (Mauro).- La Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines.- Suntma Mercante)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.- Aodamtop)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida con mucho gusto a una delegación de la Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Aodamtop), integrada por las señoras Iris Fregossi y Mónica Gallegos y por lo señores Jorge García, Jorge Figueiras, Luis Francisco y Gerardo Alonso.

La Comisión recibió una nota en la que la delegación solicitaba ser recibida, a los efectos de desarrollar una denuncia, a partir de la situación que están viviendo desde hace tiempo.

SEÑOR ALONSO (Gerardo).- Como decimos en la nota, la idea es plantear las inquietudes que tenemos en cuanto al incumplimiento de la Ley N° 18.508, de negociación colectiva, de parte de Rossi y su equipo para con Aodamtop. Ha habido diferentes situaciones en las que no solo se ha vulnerado el derecho de los compañeros afiliados a Aodamtop, sino que a nuestro entender ha habido represión y mala fe de parte de la administración de Rossi con nuestra organización.

La homologación o reconocimiento de funciones es la situación que hace que compañeros que tienen un cargo presupuestal estén desempeñando tareas de cargos superiores. Nosotros somos obreros y hacemos construcción, por lo que los cargos están bien definidos y comprendidos. Todo el mundo sabe lo que hace un peón, un oficial o un capataz, pero se está vulnerando el derecho de los compañeros a recibir la justa remuneración por la función que desempeñan.

En la Dirección Nacional de Arquitectura fueron homologados todos los compañeros, excepto el personal obrero del escalafón E, y todos los trabajadores del inciso de las diferentes unidades ejecutoras también fueron homologados. A nuestro entender, esto está motivado por habernos opuesto a una descentralización que planteó esta Administración. En ese sentido, se han suscitado distintas situaciones. Por ejemplo, cuando en las asambleas generales se votaban cuestiones que favorecían ese proyecto, se reconocía el día, pero actualmente, cuando se hace una asamblea general para no apoyar este tipo de proyectos u otros planteos de la Administración, no se nos reconoce de la misma manera a los obreros afiliados a Aodamtop en comparación con el resto de los compañeros en lo relativo a compensaciones.

Además, hay que destacar la mala fe que ha tenido la Administración al pedir que se hicieran asambleas y al hablar mal de la mesa representativa de Aodamtop en las distintas obras, como en Paysandú y Rocha. Lo han hecho en las sedes de las direcciones y algunos de los adscriptos al ministro han ido a pedirle a los compañeros que hicieran reuniones para decir que nosotros incumplimos nuestro propio estatuto. Esas situaciones se han repetido varias veces, las hemos denunciado y hemos pedido audiencia con la Dinatra, porque no somos recibidos como organización por el ministro. Se citó a las dos partes, el Ministerio pidió prórrogas y, finalmente, se limitaron a leer una nota que envió el ministro. Ante el pedido de información concreta y nuevas audiencias, el Ministerio no ha enviado representante ni ha dado las explicaciones que corresponden ante las acusaciones que se hicieron en la nota que nos leyeron. Se acusa a la organización de haber dicho: "Todos o ninguno", y que nosotros le negamos el reconocimiento funcional a los compañeros. Nosotros enviamos una nota al ministro, explicando que en ningún momento habíamos estado en contra de que se reconociera al grupo de compañeros que figuraba en la lista que se presentó en su momento. Dijimos que no estábamos en contra de que esos compañeros fueran reconocidos, pero queríamos que todo compañero que fuese pedido por un jefe directo -capataz, arquitecto o técnico en el área correspondiente-, por lo menos fuera evaluado y reconocido. Esa fue nuestra postura, pero nunca dijimos que estábamos en contra de lo que planteaba la Administración.

El ministro nos acusó de eso y es lo que se les dice en la Dirección Nacional de Arquitectura a los compañeros que van a reclamar su derecho.

SEÑORA FREGOSSI (Iris).- Integro el Consejo Directivo de COFE. Nuestra Secretaría se encarga de conflictos de la negociación colectiva en la Administración Central y organismos del 220 que pertenecen a COFE.

La preocupación que tenemos como Confederación, que incluso se planteó en el Consejo Directivo, es la dificultad que se nos está presentando en la negociación colectiva del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene ocho sindicatos, con Aodamtop. A fines de la semana pasada se envió una nota al ministro de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a efectos de recomponer el ámbito, porque entendemos que, si bien la ley no obliga a acordar, sí establece que se debe negociar de buena fe de las dos partes. En esa línea, durante la última instancia que tuvimos en la Dinatra el enviado por la Administración planteó que ya no había más temas para negociar y que se levantaba la negociación ahí. Esa era la segunda reunión en Dinatra, en la que se presentaron los planteos que habían tenido dificultades en la bipartita. En las siguientes dos reuniones que convocó el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, no participó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Estamos preocupados porque no se está cumpliendo con la ley de negociación colectiva. La intención es avanzar y, si bien la ley no obliga a llegar a acuerdos, por lo menos es importante generar puentes que habiliten el proceso de negociación.

SEÑOR FIGUEIRAS (Jorge).- Desde que nos negamos a una descentralización que se quería hacer en Arquitectura, no hemos tenido las puertas abiertas. Cada vez que hemos ido a negociar, el Ministerio nos quiere imponer las cosas. El ministro nos envió un mail y nos está poniendo en contra de los obreros, porque nos dice que nosotros cortamos la posibilidad de que los compañeros tuvieran una remuneración que les corresponde. Los compañeros están desempeñando funciones superiores a las que cobran y todavía no se vislumbra una solución. Cuando los compañeros van a reclamar, la Administración nos echa la culpa de todo.

Desde que nosotros estuvimos aquí y dijimos lo que querían los compañeros, que no era el famoso Inosa, que era la descentralización de Arquitectura, se nos han cerrado todas las puertas. Lamentablemente, la Dinatra tampoco pudo lograr que hubiera un ámbito de negociación, porque el representante se sentó en la silla y dijo: "El ministro dice que esto está cerrado", y no hubo ni siquiera un diálogo. Nosotros enviamos una nota al ministro, diciendo que queremos negociar y no que nos imponga lo que él quiere, pero hasta ahora no se ha dado ese ámbito, que es lo que buscamos. Nosotros no queremos ir y decir que se nos dé tal cosa, sino que haya un ámbito de negociación.

SEÑOR GARCÍA (Jorge).- Soy secretario de Aodamtop.

Como bien decían los compañeros, la situación con Víctor Rossi es muy difícil; en su anterior período, ya lo sufrimos.

Esta no es la primera vez que tuvimos que ir a la Dinatra por no negociar, por no tener las puertas abiertas con el ministro Rossi.

En la Dirección Nacional de Arquitectura existen varios problemas. Ya hemos denunciado muchos inconvenientes con las empresas privadas y con las descentralizaciones; creemos que se está desmantelando la Dirección.

Además, hace muchísimo tiempo que no ingresa personal. El último ingreso fue hace alrededor de cinco años; entraron cinco compañeros.

Vemos que la Dirección Nacional de Arquitectura cada día se cae más.

Actualmente, la Administración Rossi hace oídos sordos a las denuncias del sindicato. Creemos que tiene algo contra los trabajadores de obra, sobre todo, contra los que integramos esta mesa sindical, ya que no nos reconoce.

Tampoco respeta los ámbitos de negociación.

Además, este ministerio ha realizado varias violaciones a los derechos de los funcionarios de obra. Por ejemplo, viola la ley de viáticos; un montón de compañeros ya han hecho y siguen haciendo juicios por este motivo.

Otro temas importantes son la adecuación de funciones y el desgaste de herramienta.

Lo cierto es hay un montón de temáticas para tratar, pero las puertas están cerradas.

Además, se nos han sacado algunos beneficios que teníamos, como el desgaste de herramienta, que se dejó de pagar en 2007. La Administración tiene la obligación de suministrar o de pagar la compensación. Sin embargo, en el año 2007, en la anterior Administración de Rossi, se quitó ese beneficio.

Nuestra intención es abrir una puerta para poder negociar con la Administración. La Dirección Nacional de Arquitectura es un barco a la deriva; no tiene un objetivo.

Las empresas privadas que pasan por la Dirección muchas veces hacen trabajos de pésima calidad. Nosotros hemos denunciado esto a la Administración, pero hace caso omiso.

Hemos buscado diferentes ámbitos de diálogo. El 21 de setiembre del año pasado convocamos por primera vez a la Dinatra a las autoridades del Ministerio, para tratar de abrir la puerta de la negociación. Eso fue en vano. Pasó lo mismo que sucedió esta vez: mandaron a una persona que no estaba capacitada para negociar ya que no tenía información y no conocía el tema.

Queremos abrir la puerta para que se respete, en primer lugar, a los integrantes de esta mesa sindical. Hoy, nosotros somos los representantes de los trabajadores. El señor ministro no lo entiende así, no nos recibe y no nos da los ámbitos de negociación. El año pasado se formó una bipartita, pero a instancias del director nacional de Arquitectura del momento, el señor Daoiz Uriarte. Él mandó conformar una bipartita para analizar la adecuación de funciones. Reitero que este ámbito no fue orden del ministro; fue una iniciativa del director.

La realidad es que en ningún momento se negoció la adecuación de funciones. Esta problemática afecta a la mayoría de los compañeros, ya que tiene que ver con su salario: como hoy desempeñan la tarea, se les está tocando el bolsillo. Y no solo es el sindicato el que pide que se adecue a tal o cual compañero; también lo solicitan los compañeros capataces o jefes inmediatos, que reconocen que los compañeros están desempeñando esa tarea.

El ministro Rossi dice que acordó con todos los sindicatos, menos con la parte de obra de la Dirección Nacional de Arquitectura. Cabe aclarar que a la parte de administración de nuestra Dirección le pagó la adecuación a los compañeros.

Entonces, entendemos que existe intencionalidad contra este sindicato. Estamos tratando de agotar todos los ámbitos de diálogo para que esta situación se revierta.

Como bien decían los compañeros, tenemos una autoridad que impone y que no da posibilidades de negociar. Hoy, somos representantes de los trabajadores, que ven vulnerados sus derechos, no solo en lo que tiene que ver con la adecuación, sino también con los viáticos y otro montón de irregularidades que hay en la Dirección Nacional de Arquitectura.

Hemos solicitado audiencias en todo ámbito, tanto a nivel de dirección como del ministro. También hemos denunciado esta situación en el Parlamento a diferentes diputados. Hoy, venimos acá con la esperanza de que se nos abra una puerta para sentarnos a negociar. Es necesario rever la situación de la Dirección Nacional de Arquitectura, que hoy es un barco sin timón, que va a la deriva.

SEÑORA FREGOSSI (Iris).- En primer lugar, agradecemos que nos hayan recibido con tanta premura.

Quiero hacer una puntualización.

Los compañeros de Aodamtop viven la misma realidad que los del resto de la Administración: tienen dificultades con la carrera administrativa y, por tanto, desempeñan una mayor tarea que la que corresponde al grado del escalafón en el que están. La mayoría de ellos se encuentran en el escalafón de ingreso y son obreros, pero durante el transcurso de los años han ido desempeñando otras tareas: capataces, oficiales, etcétera.

Entonces, cuando hablan de que se pague la adecuación, se refieren a la diferencia entre el cargo real y la tarea que desempeñan.

SEÑOR PUIG (Luis).- Saludamos a la delegación de Aodamtop.

Si bien la Comisión de Legislación del Trabajo no tiene potestades para definir los mecanismos administrativos con que se regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y sus Direcciones, sí tiene entre sus cometidos posibilitar -sin sustituir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social- un diálogo que permita analizar la situación.

Las denuncias realizadas son muy fuertes. Se plantea que se desconoce la ley de negociación colectiva del sector público y se hace referencia a otros elementos que tienen que ver con el sindicato, como la injerencia de la Administración en la actividad sindical.

En ese sentido, nos parece que la Comisión, tal como lo ha hecho en otras instancias de conflicto, puede plantearse la invitación en breve a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, al mismo tiempo, ofrecer a los trabajadores y a esa Cartera -insisto: quedando claro que no es nuestra intención sustituir a la Dinatra, que hace un excelente trabajo para allanar las situaciones de conflicto que existen; es lógico que se desarrollen esas contradicciones en la sociedad- un ámbito de encuentro, de diálogo, de negociación que permita acercar a las partes. Nos parece que eso está incluido dentro de las potestades que tiene esta Comisión.

SEÑOR NÚÑEZ FALLABRINO (Gerardo).- Agradecemos la presencia de los trabajadores y de las trabajadoras que nos visitan.

Acompañamos el planteo y las palabras del señor diputado Puig. A raíz de la visita del sindicato del Suntma que tuvimos recién, está previsto convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la próxima sesión. Sugiero anexar este asunto para ser tratado en esa reunión y enviar la versión taquigráfica de esta sesión para que tengan los elementos para poder abordarlo.

Sin perjuicio de esto, tal como señalaba el señor diputado Puig, también podemos generar, en la medida de nuestras posibilidades, un espacio de articulación y de diálogo entre las partes. En estas instancias, nosotros siempre pretendemos que al menos haya un espacio de intercambio, de diálogo y de negociación, sobre todo, en el ámbito público, precisamente para después poder exigir en el ámbito privado que la negociación colectiva se haga en todo su nivel.

SEÑOR FRANCISCO (Luis).- Represento a los compañeros del interior. Aclaro que para mí los compañeros son familia.

Como gremio hemos ido a conversar, inclusive, con los clientes. Hemos tratado de conseguir clientes porque muchas veces estos señores argumentan que no tienen la gente suficiente. Conseguimos abrir una obra en el Hospital de Clínicas, pero todavía andan con vueltas.

Yo llevo treinta y un años de servicio en este Ministerio. Siempre peleé por que esto siguiera adelante. Inclusive, pudimos dar vuelta el Inosa; se ve que eso les hizo alguna nana.

Lo que no me cierra mucho es que una persona que fue luchadora social, ahora, por tener otro compromiso con la sociedad, no trate de buscar el diálogo. Le va a hacer bien a él y a todos los compañeros que trabajan en el Ministerio dar una respuesta a este gremio. Por ahora, somos representantes, pero no estamos atornillados a un sillón; mañana nos iremos y vendrán otros compañeros.

Cabe aclarar que nos dieron una partida por presentismo; eso a los obreros les hace fuerza. El problema es que nos llevó al divisionismo. Hoy, no podemos juntar gente para ir, aunque sea, a golpear las manos al Toto Rossi. Solamente podemos hacerlo si por ejemplo, conseguimos foro por Cofe. La realidad es que, como gremio chico, estamos en el horno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me sumo a los planteos de los colegas diputados

La Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes puede generar acercamiento entre las partes, sin sustituir ninguna de las otras institucionalidades; eso forma parte de nuestros cometidos y del espíritu del trabajo que tenemos.

Por lo tanto, vamos a seguir los caminos que propusieron los señores diputados Puig y Núñez en cuanto a invitar a las autoridades, plantearles el tema y tratar de ayudar a generar un espacio de intercambio.

La Comisión les agradece su presencia.

SEÑOR FREGOSSI (Iris).- Les agradecemos por recibirnos y por el tiempo que nos han dispensado. Quedamos a la espera de cualquier novedad.

(Se retiran de sala los integrantes de la Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a sala una delegación de la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicios, Fuecys)

SEÑOR PRESIDENTE.- Para la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes es un gusto recibir a una delegación de la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicio, Fuecys, integrada por el secretario general, señor Miguel Eredia; la secretaria de Organización e integrante del Secretariado Ejecutivo del PIT- CNT, señora Abigail Puig; el secretario de Finanzas, señor Jorge Peloche; la responsable del Departamento de Empleo, señora Ana Urtiaga; la secretaria de Género, Equidad y Diversidad, señora Erika Hernández, y la secretaria de Desarrollo Social, señora Lorena Bossi.

Como ustedes saben, estamos analizando un proyecto de ley que ustedes bien conocen: "Día del trabajador y trabajadora del comercio y servicios. Se declara el 21 de junio de cada año". Nos parece fundamental conocer su testimonio y sus argumentos al respecto.

SEÑOR EREDIA (Miguel).- Muy buenos días a todos y a todas.

Les agradecemos por habernos recibido y por la rapidez de la convocatoria que, sin duda, obedece al trabajo colectivo de esta Comisión.

También damos las gracias al señor diputado Gerardo Núñez por presentar este proyecto.

Fuecys se constituyó el 30 de noviembre de 1930. Quiere decir que el 30 de noviembre de este año nuestra organización cumplirá ochenta y ocho años de vida.

Nació para nuclear a todos los trabajadores y a todas las trabajadoras del comercio y de la industria. En aquel momento, estos trabajadores eran considerados los "vendedores de mostrador"; así se los llamaba.

Hoy, es la organización en la cual confluyen los trabajadores y las trabajadoras de las distintas ramas de actividad privada del comercio y de los servicios. Esto se debe a las diferentes transformaciones que han ocurrido en el mundo del trabajo, donde aparecen nuevas formas y ramas de actividad asociadas al comercio, como las llamadas áreas de servicios.

Integramos una organización profundamente democrática e independiente, que respeta las convicciones personales de sus integrantes. Es una constante preocupación nuestra la crítica y la autocrítica.

Nuestra finalidad es lograr las mejores condiciones de trabajo y de vida para los afiliados y sus familias. Nos involucramos en todo el quehacer nacional con propuestas y diálogo y, también, luchamos para lograr más derechos. Nuestro lema es: "Unidad, Solidaridad y Lucha".

Este proyecto fue entregado a los señores legisladores, que participaron en el acto de homenaje que nuestro PIT- CNT realizó a José "Pepe" D'Elia al cumplirse cien años de su nacimiento, en el Paraninfo de nuestra mayor Casa de estudios.

Como bien señala la exposición de motivos, el sector comercio y servicio es un motor esencial de nuestra economía, y tiene un fuerte impacto en el mercado laboral.

José "Pepe" D'Elia fue dirigente de nuestra organización. En su honor y como es una figura reconocida por todos, elegimos el 21 de junio, día de su nacimiento, para conmemorar nuestro día, para que todos los trabajadores y todas las trabajadoras del comercio y servicios de nuestro país tengan su día.

Para que esta conmemoración -entendemos que es más que merecida- sea una realidad, contamos con ustedes, señores legisladores.

Esta es una muy breve introducción a los efectos de argumentar por qué nuestra organización entiende que es necesario y justo que el 21 de junio sea reconocido como el Día del trabajador y la trabajadora del comercio y servicio.

SEÑORA PUIG (Abigail).- Voy a dar un par de datos para complementar la introducción que hizo el compañero secretario general.

Actualmente, Fuecys tiene alrededor de veintidós mil afiliados activos. Aproximadamente, el 55% del total son mujeres. Además, hay una gran mayoría de trabajadores y trabajadoras jóvenes, que en su mayoría desarrollan su primera actividad laboral. Fuecys siempre tuvo un número bastante estable en su afiliación, en tanto tiene un terreno bastante importante para el desarrollo de su actividad.

Hoy, nosotros somos parte del crecimiento del movimiento sindical y también de haber empujado, con el conjunto de los trabajadores y las trabajadoras, la presentación de varias de las leyes que se han aprobado en los últimos años. Por tanto, creemos que es necesario que en este período, que en un año va a culminar, se pueda aprobar el Día del Trabajador y Trabajadora del Comercio y Servicios. Este día lo venimos reivindicando desde hace más de seis años con movilizaciones en el territorio nacional y con quienes mayoritariamente son los que levantan las banderas históricas del movimiento sindical: los jóvenes. Por tanto, nosotros entendemos que es más que necesario que este proyecto pueda ser aprobado y que, así como otras ramas de actividad tienen su día, los trabajadores del comercio y servicios también lo tengan.

Muchas gracias.

SEÑOR PELOCHE (Jorge).- Simplemente, quería agregar algo desde la perspectiva del peso económico y en el mundo del trabajo que tiene el sector comercio y servicios, y cómo el sentido de reclamar un feriado del trabajador del comercio y servicios también tiene que ver con la resignificación de la actividad y de quienes trabajan en ella.

Con datos de año 2014, en la composición del PBI nacional el comercio tenía una incidencia del 14% en el producido y trabajan en ese sector alrededor de trescientas mil personas. Esto no es tan sencillo de discriminar, porque a veces el INE toma también como servicios a la salud y enseñanza, y habría que hacer otra discriminación. De todos modos, son cientos de miles las personas que están abocadas a la actividad del comercio y servicios y el comercio impacta en un 14% -con cifras del año 2014- en el PBI nacional.

Consideramos que aprobar, o por lo menos que se discuta a través de nuestro máximo órgano legislativo, la consideración del día 21 de junio como feriado, como Día del Trabajador y Trabajadora del Comercio y Servicios con el sentido que ello tiene ayudaría, por un lado, a dar visibilidad a una actividad económica muy importante para el país y a una gran cantidad de trabajadores y trabajadoras a resignificar su propia tarea.

Durante muchos años, trabajar en el comercio y los servicios ha sido uno de los escalones menos calificados de la actividad laboral. En Uruguay algo menor es trabajar como peón rural; en la escala está un poquito más arriba ser trabajadora o trabajador doméstico; el siguiente escalón somos nosotros, los trabajadores del comercio y los servicios.

Este proyecto de ley, este feriado que estamos planteando ayudaría a dar visibilidad, a resignificar y, de alguna manera, contribuiría a procesos de dignificación y reconocimiento de la actividad de las compañeras y los compañeros del sector.

Quería agregar eso a lo manifestado por los compañeros y reiterar las gracias por habernos recibido.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- Quería agradecer a los trabajadores y trabajadoras por su presencia.

Simplemente, quería dejar constancia -hoy lo conversaba con el secretario de la Comisión, el señor Ortiz- de la situación en que estábamos con la solicitud que habíamos hecho a esta Comisión para pedir la opinión de la Cámara de Comercio. Por lo que nos trasmitía el secretario, la Cámara de Comercio dijo que estaba estudiando el proyecto.

Por todo el tiempo que hace que se viene discutiendo este proyecto en la calle y también en el marco de la negociación entre las partes, quiero solicitar que la Cámara de Comercio nos de una opinión para la próxima sesión, a efectos de que esta Asesora esté en condiciones de darle tratamiento formal al proyecto en las primeras sesiones del mes de setiembre.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece procedente lo planteado por el señor diputado Núñez. Inclusive, la opinión puede ser enviada por escrito; no es necesario que comparezcan. Sí necesitamos tener la opinión, porque es de estilo en esta Comisión escuchar todas las campanas y recabar todas las visiones, más allá de que después cada legislador actúa en función de sus convicciones.

SEÑOR PUIG (Luis).- En primer lugar, deseo saludar a la delegación.

Realmente, es muy importante la opinión de las cámaras respectivas en cada uno de los proyectos que analizamos; también en los que tienen que ver con el día del trabajador.

Nos parece importante reiterar esa solicitud a la cámara correspondiente de que desearíamos poder analizar su posición conjuntamente con la del sindicato, para poder avanzar la semana próxima, dado que hay algunas cuestiones coyunturales en torno a la discusión de la Rendición de Cuentas que van a obligar a que la Comisión, como otras del Parlamento, no se reúnan dentro de quince días. Por lo tanto, para nosotros sería muy importante reiterar a la cámara que puede ser con su presencia -nos daría mucho gusto recibirlos en la Comisión- o, de lo contrario, que expresen por vía escrita su pensamiento sobre este tema, ya que nosotros creemos que es un elemento importante para visualizar una tarea laboral que se realiza, que atañe a miles de uruguayos y uruguayas, fundamentalmente mujeres y mujeres jóvenes, como se decía. En realidad, los tiempos que tenemos planteados nos gustaría utilizarlos de la mejor manera.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos de acuerdo.

Agradecemos vuestra presencia una vez más y los mantendremos informados de cuáles van a ser los pasos que ya conocen, porque fueron planteados en la Comisión.

(Se retira de sala la delegación de Fuecys)

——La Comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 10 y 7).

——Continúa la sesión.

(Es la hora 11 y 25)

(Ingresa a sala una delegación del Centro Unión Obreros Papeleros y Celulosa y de la Cooperativa Textil Puerto Sauce)

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Cooperativa Textil Puerto Sauce, integrada por las señoras Adriana Muñiz, Sandra Carro y Silvana Montiel; a una delegación del Centro Unión Obreros Papeleros y Celulosa -Cuopyc-, integrada por los señores Marcelo Olaverry y Marceo Laport, y a un integrante de la Federación de Obreros, Papeleros y Cartoneros del Uruguay -Fopcu-, integrada por Marcelo Mazza.

Oportunamente enviaron una nota solicitando ser recibidos por esta Comisión para desarrollar la situación compleja desde el punto de vista laboral que están atravesando en Juan Lacaze, que ya todos conocemos.

SEÑOR OLAVERRY (Marcelo).- En primer lugar, agradezco a la Comisión por habernos recibido.

En segundo término, voy a explicar la situación que seguimos viviendo en Juan Lacaze, específicamente los ex trabajadores papeleros y textiles de la localidad.

El Cuopyc participa en Juan Lacaze de un plan de desarrollo que se hizo para la localidad después del cierre de Fanapel. La medida era a corto plazo, pero se extendió en el tiempo.

Los trabajadores papeleros ya tuvieron una extensión excepcional del seguro de desempleo de seis meses. En este tiempo, un grupo importante de compañeros hemos estado trabajando fuertemente, capacitándonos en el área logística y de desarrollo portuario, haciendo cursos de despachante de Aduana, etcétera. Pero recién entro de ciento cincuenta días arrancaría a trabajar un barco que generaría entre cincuenta y sesenta puestos de trabajo.

También se está trabajando en un proyecto del Ministerio de Industria, Energía y Minería que tiene que ver con la elaboración de bolsas de papel industrial, que involucraría a un grupo importante de compañeros.

Tengamos en cuenta que el 80% de los compañeros que quedamos sin trabajo en abril de 2017 no se ha podido incorporar al mercado laboral, con la problemática que eso conlleva tanto para la localidad como para cada uno de nosotros.

El parque industrial, que es el otro punto de desarrollo básico que se pensó para Juan Lacaze, viene muy lento. Hay un problema entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y la Intendencia de Colonia, que no permite que se genere allí un foco dinamizador del mercado laboral y del trabajo.

Queremos pedirle a la Comisión de Legislación del Trabajo una extensión del seguro de desempleo por un plazo de seis meses más.

Queremos contarles, además, que tenemos compañeros que tienen más de cincuenta años y más de treinta años de aportes laborales. Lo mismo se da entre los compañeros textiles. Estamos trabajando en la posibilidad de solicitar una jubilación anticipada, cuestión que ya hemos analizado tanto con representantes del Partido Nacional, del Partido Colorado, del Frente Amplio e, inclusive, de Asamblea Popular. Son aproximadamente cincuenta compañeros -entre la industria del papel y la textil- que tienen cincuenta y cuatro años y más de cuarenta de aportes; tienen un total de noventa puntos. Hoy el BPS pide treinta años de trabajo y sesenta años de edad. Hay una compañera que tiene 54 años y cuarenta de aportes.

Creemos que en ciento ochenta días vamos a tener otro panorama con el barco que va a llegar, sabiendo que hay otro proyecto a un año y medio. Y si todo sale bien, calculamos que en nueve o diez meses vamos a estar concretando la iniciativa de las bolsas de papel. Hace poco más de un mes volvimos a trabajar en el tema con Inefop, Inacoop y el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR MAZZA (Marcelo).- Queremos dejar en claro que esta solicitud de extensión del seguro de desempleo no es con la intención de poder vivir seis meses más sin trabajar. El proyecto de las bolsas de

papel viene desde el año pasado. Tuvimos un impasse en los primeros meses de este año en que el tema quedó medio congelado, pero siempre estuvimos moviéndonos. Ahora, por suerte, tuvo otro andamiaje con algunos referentes políticos que se pusieron al hombro el tema y viene con toda la fuerza.

Creo que está de más explicar la coyuntura del papel en Uruguay. Como presidente de la Federación simplemente quiero decir que tenemos dos industrias más que están en problemas. Los únicos que van para adelante son los de la celulosa; los otros la están peleando como pueden.

Hay otros proyectos en Juan Lacaze. La gente se ha movido. No estamos sentados, descansando, para vivir seis meses más del seguro de desempleo parcial; además, sería inútil pensar que alguien pueda vivir con eso.

SEÑORA MONTIEL (Silvana).- Voy a contar cómo se dio el cierre de la Cooperativa Textil Puerto Sauce.

En el último tiempo de vida de la Cooperativa Textil Puerto Sauce tuvimos muchos problemas económicos. Pedimos ayuda al Gobierno y, después de un estudio, se entendió que la cooperativa no era viable, por lo cual se decidió apoyar el cierre ordenado. El plan que se propuso estudiar fue hacer pequeñas unidades productivas para salvar algunos de los espacios de la cooperativa que quizá sí eran viables. Dentro del plan estaba la extensión del seguro de desempleo que iba a dar el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social durante un año. Fue así que se armó una cooperativa metalúrgica y se presentó un proyecto en el que estoy incluida. Somos siete compañeras del rubro metalúrgico que se dedicaban al mantenimiento de la planta. El resto de los sectores no llegó a organizarse.

Durante el proceso de cierre se decidió que los compañeros fueran por etapas al seguro de desempleo. Por lo tanto, no se nos va a acabar a todos a la vez. El 31 de agosto van a caer los primeros.

Lo que estamos solicitando los textiles es la extensión durante un año del seguro de desempleo. Es la primera vez que vamos a solicitar esta extensión; la anterior fue del Ministerio de Trabajo y Seguridad social.

Nosotros cerramos en marzo de este año. La extensión se dio durante el período de cierre ordenado. El panorama nuestro es que tenemos a setenta compañeros que tienen entre cuarenta y cincuenta y cinco años. Toda la vida trabajaron en la industria textil. Vivieron el cierre de Campomar, luego trabajaron en Agolan y, finalmente, en la Cooperativa Textil Puerto Sauce. Como no tienen experiencia en otros rubros, se nos ha hecho difícil insertarla en el mercado laboral, más aún teniendo en cuenta el contexto que estamos viviendo en Juan Lacaze.

No queremos vivir de un seguro de desempleo. Entendemos que el trabajo es dignificante. De hecho, muchos de mis compañeros están percibiendo un seguro de desempleo de $ 7.000. No es una planificación para nadie vivir de ese ingreso, pero sí entendemos que en el momento es una solución paliativa para la situación que estamos viviendo.

SEÑOR OLAVERRY (Marcelo).- En el rubro textil hay una proyección importante, pero falta la definición entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y la Intendencia de Colonia para que un grupo de quince o veinte trabajadores comiencen con un proyecto de hilandería. No se trata de solicitar la permanencia en el seguro de desempleo; no estamos pidiendo un seguro de desempleo para quedarnos en casa. Hay proyectos viables de acuerdo a la proyección que se ha hecho en Juan Lacaze.

Uno de los proyectos más viables y seguros es el Parque Industrial, pero se está esperando una definición puntual.

Agradezco a los diputados por recibirnos, especialmente a los representantes de Colonia que nos acompañan hoy.

SEÑOR ROSELLI (Edmundo).- Creo que la señora se quedó corta con lo que dijo sobre la situación de Juan Lacaze. La situación es grave y urgente. Tenemos que juntarnos todos los partidos políticos. Es un problema país; un problema de todos. Tenemos que buscar una solución a Juan Lacaze. Yo voy muy seguido; una vez por semana, cada quince días, entro. Cada vez hay más pobreza; es una ciudad dormitorio. Los cursos que han hecho no han tenido salida. Si usted le pregunta a la gente que va a los cursos por qué acude, le dicen que es porque no tienen otra cosa que hacer. Pero con eso no llenan la panza.

Este problema país nos toca a todos los partidos políticos y a todo el Uruguay. Yo creo que tenemos que hacer algo urgente por este pueblo, por esta gente. Son personas de trabajo, que están preparadas tanto en lo textil como en la fabricación de papel; muy preparadas. Muchos pudieron insertarse en Montes del Plata, pero muchísimos quedaron afuera.

Yo estuve hace poco en Bella Unión y miraba lo que se hizo con ALUR. Si en Juan Lacaze hubiéramos hecho algo de lo que se hizo con ALUR en Bella Unión, no tengo dudas de que estaría marchando, porque esta es gente de trabajo. No lo digo por desmerecer a la gente de Bella Unión, sino simplemente porque allí se está plantando caña de azúcar en un clima subtropical, cuando la caña de azúcar es de un clima tropical.

La gente acá pide trabajo y que venga alguna empresa. La gente está preparada. Yo siempre digo: tenemos 1.000 hectáreas de eucaliptus y no tenemos fábrica de papel… Imagínese que tenemos dos plantas de celulosa y que viene la tercera, y la celulosa se manda a China. Después de China viene el papel para acá. No producimos papel. No podemos creer que tengamos ese semejante parque industrial en Juan Lacaze y que no haya fábrica de papel.

Ellos no quieren estar en el seguro de desempleo; lo que quieren es trabajar. Se le complica mucho a la gente que tiene más de cincuenta años insertarse laboralmente, pero no tengo dudas que lo lograrán. Lo que tenemos que hacer todos los partidos políticos es ir a Juan Lacaze y llevar ideas, porque no basta con el puerto libre; material humano tenemos.

SEÑOR PUIG (Luis).- Saludo a la delegación de compañeros de Juan Lacaze.

En varias oportunidades estuvimos conversando con los compañeros papeleros y el plenario, analizando esta situación. Es claro el planteamiento de los compañeros cuando dicen que no se trata de vivir seis meses más del seguro de paro, sino del tiempo necesario para instrumentar los proyectos productivos que se intentan llevar adelante.

Creo que se está haciendo un esfuerzo importante por parte de los trabajadores y del Poder Ejecutivo.

La capacitación es fundamental, pero al mismo tiempo necesitamos mecanismos que permitan construir la viabilidad de los proyectos sin perder las posibilidades de que los trabajadores sean parte de ellos.

Históricamente, cuando los trabajadores organizados solicitaban una extensión del seguro de paro, se basaban en la posibilidad de pelear un proyecto productivo sin tener asegurado el resultado de antemano. Esto es lo que se está haciendo en este caso, es decir, considerar los proyectos en los que se está trabajando.

Creo que hay que hacer algunas consultas. Tal vez se pueda incorporar al orden del día de la próxima sesión el análisis concreto de los trabajadores respecto a una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo. Digo esto para trabajar en algo concreto, porque de poco les serviría a los trabajadores que les dijéramos que se queden tranquilos, que redactamos una minuta y salvamos la responsabilidad como integrantes de la Comisión.

Estamos proponiendo hacer los planteamientos ante el Poder Ejecutivo para poder viabilizar esto y, en lo inmediato, buscar los mecanismos que hagan efectiva la posibilidad de coadyuvar en la consolidación de dichos proyectos.

En concreto, creo que la Comisión debe abordar este tema con la preocupación que tiene y analizarlo con el Poder Ejecutivo, para que cuando se apruebe la minuta de comunicación exista un camino iniciado.

SEÑORA REISCH (Nibia).- Doy la bienvenida a los vecinos, con quienes estuvimos reunidos.

Agradezco a la Comisión por permitir que los diputados por el departamento de Colonia participen en esta sesión.

Las consideraciones políticas las haré en su momento en sala cuando se vote la extensión del seguro de paro, pero ahora deseo manifestar mi apoyo a la solicitud de los trabajadores, que se fundamenta en una razón socioeconómica que padece la ciudad de Juan Lacaze.

Se trata de una situación por demás compleja, que se agravaría mucho más si los trabajadores no tienen posibilidades de extender el seguro de paro.

Quiero que conste en la versión taquigráfica mi apoyo a la solicitud de los trabajadores, y reitero que las consideraciones políticas las haré en la Cámara.

SEÑOR NÚÑEZ FALLABRINO (Gerardo).- Doy la bienvenida a los trabajadores y a las trabajadoras.

Como decía el señor diputado Puig, este tema ha sido analizado extensamente por la Comisión en varias oportunidades. Varios de quienes estamos aquí hemos trabajado junto con los trabajadores en las distintas temáticas, inclusive, en esa sintonía planteada por algunos legisladores respecto a ver la problemática con visión de país. Fuimos varios, de distintos partidos políticos, a reunirnos con el intendente de Colonia -los tres diputados por el departamento de Colonia y algunos legisladores de Montevideo-, para plantear una problemática y solicitar una colaboración.

Obviamente, hay que respaldar la solicitud que nos hacen, y realizar las consultas correspondientes para ver cuál es el mejor mecanismo. Creo que debemos generar las condiciones para que los emprendimientos productivos avancen, que es la gran dificultad que hoy tenemos en Juan Lacaze.

Después del Consejo de Ministros que se hizo en Juan Lacaze, en el que se anunció un conjunto de baterías muy importante, no se ha avanzado. Y en lo que sí se ha avanzado ha tenido un impacto muy menor en el escenario laboral. Cuando uno dice que son siete, quince o veinte trabajadores, ¡bienvenidos!, pero tenemos la necesidad de resolver por el conjunto del problema planteado.

Creo que esto tiene que ser motivo de análisis por parte de la Comisión y manifestar su preocupación al Poder Ejecutivo.

Yo participé en la presentación del informe de la ANDE sobre el proyecto de desarrollo para Juan Lacaze -no lo voy a cuestionar; se hizo un gran trabajo, pero es de un impacto para cinco, seis o más años. El tema es cómo llegamos a esos cinco años sin que se caiga ni se desbarate la ciudad. Por eso creo que hay que atar esta discusión, pensándola en esa clave, es decir, el seguro de paro como tránsito a la reinserción laboral. Creo que esa ha sido la gran falla en este caso.

Quienes recorremos el interior del país sabemos que las dificultades del empleo es uno de los temas que están en primer lugar en el orden del día, inclusive, por encima de lo que se podría denominar como inseguridad, pues en Salto, Paysandú, Artigas, Juan Lacaze y otras localidades de Colonia pasa lo mismo. Tenemos esa dificultad y entiendo que lo mejor, además de reconocerlo, es actuar en consecuencia.

Creo que ahí debe estar el llamado de parte de los distintos legisladores para acelerar los procesos que están trancados. Hay instituciones que han colaborado mucho, por ejemplo, Inacoop, que ha trabajado mucho, pero para emprendimientos que tienen un costo de US$ 50.000 la mano viene lenta. En algunos casos, hay estudios que podrían fundamentar que el costo sería menor.

Como autocrítica, digo que no me paro fuera del Gobierno, sino que soy parte de él, de su fuerza política, pero en estas cosas tenemos que ser claros. Acá no estamos votando una solicitud de seguro de paro como una forma fácil de quitarnos el problema.

Esto mismo lo dijimos la otra vez, cuando se votaron las prórrogas y lo reitero ahora: esta situación se volvería a repetir si no se activan los mecanismos necesarios con mayor celeridad.

SEÑORA SANTALLA (Mercedes).- Gracias por dejarme participar. Pido disculpas a la delegación por mi llegada tarde; estaba en otra comisión y ya me tengo que ir a otra sesión.

En el mismo sentido que el señor diputado Núñez -con quien hemos trabajado en Juan Lacaze por las fuentes de trabajo-, debemos tener presente que fue muy cuestionada y resultó difícil ponernos de acuerdo y votar en el Parlamento la última prórroga para que ustedes pudieran continuar en el seguro de paro.

Todos sabemos que Juan Lacaze está viviendo una situación muy difícil y desde el 9 de marzo, cuando presidente llegó con las treinta medidas, no hemos visto una luz. Digo que no hemos visto porque yo también

soy de Juan Lacaze y soy parte de los trabajadores, porque me considero una trabajadora textil.

No solo se trata solo del seguro de paro, nosotros sabemos que ustedes no quieren vivir de él, que no es la solución. La solución es un trabajo, que es el problema que tenemos, porque los emprendimientos que podemos ver no salen, y hay trabas.

En la Cámara de Representantes votamos un proyecto sobre un parque industrial, pero en el Senado aún no se ha podido votar. También hay trabas en ese parque industrial para hacer esos emprendimientos de la metalúrgica, de los proyectos que están presentando los papeleros por las bolsas de papel.

¿Cómo podemos destrabar eso? Esto es parte del Parlamento y del Poder Ejecutivo.

No sé si los demás diputados por el departamento estarán de acuerdo -como dijo la señora diputad Reisch, su opinión política la dará en otra instancia-, pero no podemos decirles que van a tener su seguro de paro. Yo apostaría -seguramente ellos coincidan más- a un puesto de trabajo, que es lo que tenemos que seguir elaborando. Todo era para ayer, no para hoy.

También tenemos un proyecto sobre el puerto, que no es para dentro de dos años, sino que era para ayer; el puerto de Juan Lacaze debería estar funcionando y activado.

Yo no pertenezco a esta Comisión, pero como lacazina y diputada por el departamento, siempre estoy dispuesta a dar una mano y buscar una solución. Sigo insistiendo en que debemos apostar a las fuentes de trabajo, que es lo que ustedes necesitan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha sido bastante claro el sentir de los distintos señores diputados que hicieron uso de la palabra.

Esta es una preocupación que tenemos como legisladores, en particular en esta Comisión, precisamente, por su especificidad.

Se han planteado algunos caminos a seguir como Comisión. Ustedes también realizaron un planteamiento concreto, que en los próximos días se irá procesando. Cuando haya novedades, se las transmitiremos.

Agradecemos la presencia de la delegación.

Se levanta la reunión.